



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 163]

नई दिल्ली, बुध्दस्मतिवार, अक्तूबर 16, 2008/आश्विन 24, 1930

No. 163]

NEW DELHI, THURSDAY, OCTOBER 16, 2008/ASVINA 24, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 14 अक्तूबर, 2008

सं. टीएएमपी/23/2007-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनलों पर आईसीडी कंटेनरों के इंटर टर्मिनल रेल हैंडलिंग ऑपरेशन्स के लिए प्रभार तय करने हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार निपट्यता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/23/2007-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर 2008 के 30वें दिन पारित)

यह प्रकरण जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में आईसीडी कंटेनरों के इंटर टर्मिनल रेल हैंडलिंग प्रचालनों (आईटीआरएचओ) के लिए प्रभार तय करने से सम्बन्धित है।

2. एक अनुस्मारक के बाद जेएनपीटी ने दिनांक 18 जुलाई, 2008 के अपने पत्र द्वारा निम्नलिखित मुख्य बातें प्रस्तुत की हैं :

- आईटीआरएचओ के लिए प्रभार मुख्यतः जेएनपीटी में पहुँचने वाले कंटेनरों के मिश्रित प्रहस्तन की मद में लगाए गए हैं।
- यदि रेलवे समुचित व्यवस्था करती है और एकनिष्ठ/समर्पित रैक्स लाती है तो यह प्रभार लगाने का कोई कारण नहीं है।
- मिश्रित कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए की जानी वाली गतिविधि अन्य आईसीडी कंटेनरों के लिए की गई गतिविधि के समान है और इस प्रकार, केवल उस कथित गतिविधि के लिए कोई अलग लागत व्यौर नहीं दिया जा सकता।

- (iv) अलग-अलग टर्मिनल्स आईसीटी टर्मिनलों से आने वाले/को जाने वाले कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए पहले से अधिसूचित प्रशुल्क अलग से लगा सकते हैं। फिर भी, व्यापार-जगत से प्राप्त अनुरोधों के आधार पर और सुविधा के लिए एक साझा दर प्रस्तावित की गई थी। वह कथित प्रणाली सुचारु रूप से काम कर रही है।
- (v) जैसाकि जेएनपीटी द्वारा पहले उल्लेख किया गया था, कॉन्कोर द्वारा जारी किए गए इन्लैंड वे बिल (आईडब्ल्यूबी) ने, कन्टेनर बुक करते समय अन्तिम गंतव्य जेएनपीटी, जॉटीआईपीएल या एनएसआईसीटी दर्शाया था। इस प्रकार कॉन्कोर द्वारा हुलाई किए जा रहे प्रत्येक कन्टेनर का अन्तिम गंतव्य कॉन्कोर को पहले से ही ज्ञात है।
- (vi) चूंकि सद्भावना प्रदर्शन के रूप में व्यापार जगत के हितार्थ जेएनपीटी, आईटीआरएचआर कर रही है, कॉन्कोर यह सिद्ध करके कि बुक किए गए किसी कन्टेनर को अपनी ट्रेन में, शिप्पर द्वारा चयनित टर्मिनल तक भेजने में उनकी कोई विधिक बाधता नहीं है, कॉन्कोर अपनी खाधाओं/रुकावटों पर विजय पाने का प्रयास कर रहा है। अब कॉन्कोर ने अन्तिम गंतव्य टर्मिनल की पूर्ण जानकारी होते हुए भी, जेएनपीटी के लिए कन्टेनर बुक करने का व्यवहार/चलन आरम्भ कर दिया है।
- (vii) यद्यपि जेएनपीटी स्थित तीन टर्मिनल एक ही परिसर में हैं, प्रचालन की दृष्टि से वे एक दूसरे से स्वतंत्र हैं क्योंकि वे अलग-अलग रेल लाइनों से जुड़े हुए हैं और अपने पोतों के अलावा अलग पोतों का भी प्रहस्तन करते हैं।
- (viii) अपने स्वयं के लाभ/वृद्धि के लिए और जेएनपीटी की कीमत पर कॉन्कोर द्वारा आरम्भ की जाने वाली मिश्रित ट्रेनों के कारण अकुशलता/दोषपूर्ण योजना के लिए जेएनपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता।
- (ix) जैसा कि निम्नलिखित सारणी में देखा जा सकता है, मिश्रित कन्टेनरों के प्रहस्तन में कोई सुधार नहीं हुआ है :

माह	जेएनपीटी में प्रहस्तित टीईयू		
	कुल	मिश्रित	मिश्रित % में
जनवरी, 2008	89127	27677	31.05 %
फरवरी, 2008	88980	29286	32.91 %
मार्च, 2008	94460	28846	30.54 %
अप्रैल, 2008	91425	24778	27.10 %
मई, 2008	80203	21179	26.41 %
औसत	88839	26353	29.66 %

- (x) मई माह में कम प्रहस्तन के कारण औसत आंकड़ा नीचे की ओर है। ऐसा महसूस किया गया है कि एक साझा दर की गणना करते समय 35% का आंकड़ा एक तर्कसंगत आंकड़ा है। 35% को आधार मानकर और इसे रु. 1261% प्रति टीईयू के औसत प्रशुल्क पर लागू करके प्रति टीईयू दर लगभग रु. 440 आती है।
- (xi) चूंकि जेएनपीटी में और अन्य टर्मिनलों में किए जा रहे प्रचालनों की प्रकृति प्राकृतिक रूप से एकीकृत हैं, प्रत्येक गतिविधि के लागत ब्यौरे रखना अव्यावहारिक है।
- (xii) रु. 440 प्रति टीईयू की दर को भावी अवधि के लिए अनुमोदित किया जाए और जेएनपीटी सावधिक आधार पर मिश्रित कन्टेनरों की प्रतिशतता टोएएनपी द्वारा समीक्षा के लिए प्रस्तुत करेगा।

4.1 रु. 400 प्रति टीईयू की दर इस प्राधिकरण द्वारा, लागत ब्यौरों पर आधारित समीक्षा के अधीन, अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण ने दिनांक 28 जून, 2007, 28 जनवरी, 2008 और 22 अप्रैल, 2008 के आदेशों के माध्यम से अन्य बातों के साथ, जेएनपीटी को लागत विश्लेषण के साथ विस्तृत प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी थी। जेएनपीटी के पास, लागत ब्यौरों/विश्लेषणों के साथ अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए अपेक्षित डाटा संकलित या एकत्रित करने के लिए पर्याप्त समय था।

4.2 लागत ब्यौरों के अभाव में, यह प्राधिकरण, जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव और अधिक प्रक्रिया करने की स्थिति में नहीं है। जेएनपीटी को उसका प्रस्ताव इस सलाह के साथ वापिस लौटाया जाता है कि वह इसे किसी भी हालत में अधिक से अधिक 15 नवम्बर, 2008 तक विस्तृत लागत विश्लेषणों के साथ अपना प्रस्ताव पुनः दाखिल करे।

4.3 जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव पर प्रक्रिया करने के लिए अपेक्षित समय को ध्यान में रखते हुए यह प्रधिकरण रु. 400 प्रति टीईयू की प्रचलित दर की वैधता को 31 दिसम्बर, 2008 तक बढ़ाने का निर्णय लेता है। दरों (की वैधता) को लागत व्ययों की जाँच किए बिना तदर्थ पर अब कोई और विस्तार प्रदान नहीं किया जायेगा।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/08-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th October, 2008

No. TAMP/23/2007-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for fixation of charges for Inter Terminal Rail Handling Operations of ICD containers at the container terminals in JNPT as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/23/2007-JNPT

The Jawaharlal Nehru Trust

..... Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of September, 2008)

This case relates to fixation of charges for Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO) of ICD Containers at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).

2. At the request of JNPT, this Authority *vide* its Order dated 22nd April, 2008 had extended the validity of the ITRHO rate of Rs.400 per TEU at JNPT upto 30th September, 2008 and had advised JNPT to file a proposal for fixation of ITRHO, by 30th June, 2008.

3. After a reminder, the JNPT *vide* its letter dated 18 July 2008 has made the following main submissions:

- (i) The charges for ITRHO is mainly levied on account of mixed handling of containers that arrive at JNPT and carry containers for the two/three terminals together.
- (ii) If Railways make proper arrangements and bring dedicated rakes then there is no merit in levying the charge.
- (iii) The activity performed for handling mixed containers is similar to the activity performed for other ICD containers and hence no separate cost details can be furnished for the said activity alone.
- (iv) The individual terminals can levy the tariff already notified for handling containers to/from ICD terminals separately. However, based on request from the trade and for the purpose of convenience, a common rate was proposed. The said system is working smoothly.
- (v) As pointed out by JNPT earlier, the Inland Way Bill (IWB) issued by CONCOR, indicated the final destination of the terminal i.e. JNPT, GTIPL or NSICT while booking a container. Thus, the final destination of each container being transported by CONCOR is known to CONCOR in advance.
- (vi) Since JNPT is carrying out ITRHO for the benefit of the trade as a goodwill gesture, the CONCOR is trying to overcome its constraints by establishing that they have no legal binding of sending a booked container in their train to the terminal chosen by the shipper. Now, the CONCOR has started the practice of booking the container to JNPT in spite of being fully aware of the final destined terminal.
- (vii) Though the three terminals at JNPT are in one premises, operationally they are independent of each other as they are connected by separate rail lines and handle separate vessels alongside their vessels.
- (viii) JNPT cannot be held responsible for the inefficiency/ill planning on the part of CONCOR to generate mixed trains for their own benefit/growth and at the cost of JNPT.
- (ix) There has been no improvement in handling mixed containers as can be seen in the following table :

Month	TEUs handled at JNPT		
	<i>Total</i>	<i>Mixed</i>	<i>% of Mixed</i>
January 2008	89127	27677	31.05%
February 2008	88980	29286	32.91%
March 2008	94460	28846	30.54%
April 2008	91425	24778	27.10%
May 2008	80203	21179	26.41%
Average	88839	26353	29.66%

- (x) The average figure is on a lower side on account of lower handling in May. It is felt that the figure of 35% is a reasonable figure to be adopted while working out a common rate. Considering 35% as base and applying it on the average tariff of Rs. 1261 per TEU, the rate works out to around Rs. 440 per TEU.
- (xi) Since the nature of the operations performed at JNPT and the other terminals are integrated in nature, it is impracticable to maintain cost details for each activity.
- (xii) The rate of Rs. 440 per TEU may be approved for the ensuing period and JNPT will furnish the percentage of mixed containers on a periodical basis for review by TAMP.

4.1. The rate of Rs. 400 per TEU was approved by this Authority subject to review based on the cost details. The Authority *vide* its Orders dated 28th June, 2007, 28th January, 2008 and 22nd April 2008 had, *interalia*, advised JNPT to file a detailed proposal with cost analysis. The JNPT had sufficient time to accumulate or compile the data required for filing its proposal with cost details/analysis.

4.2. In the absence of the cost details, this Authority is not in a position to process the proposal filed by JNPT further. The proposal of JNPT is remitted back to JNPT with an advise to file its proposal with detailed cost analysis at the earliest, in any case not later than 15th November, 2008.

4.3. Considering the time required for processing the proposal to be filed by JNPT, this Authority, decides to extend the validity of the existing rate of Rs. 400 per TEU till 31st December, 2008. No further extension of the rate will be allowed on adhoc basis without examining the cost details.

BRAHM DUTT, Chairman

[ADVT. III/IV/143/08-Exty.]